



Marche à pied et pauvreté en Afrique Subsaharienne

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet

► To cite this version:

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet. Marche à pied et pauvreté en Afrique Subsaharienne. CODATU, GODARD Xavier, FATONZOUN Innocent (Eds.). CODATU X, Proceedings of the International Conference: Urban mobility for all = La mobilité urbaine pour tous, 12-15 November 2002, Lomé, Togo., 2002, Rotterdam, Pays-Bas. pp. 177-183. halshs-00088005

HAL Id: halshs-00088005

<https://shs.hal.science/halshs-00088005>

Submitted on 18 Sep 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Marche à pied et pauvreté en Afrique Subsaharienne

Walking and poverty in Sub-Saharan Africa

L. Diaz Olvera, D. Plat, P. Pochet

Laboratoire d'Economie des Transports (ENTPE, Université Lumière Lyon 2, CNRS), Lyon, France

RESUME : Que sait-on sur la marche à pied et sur les citadins africains qui la pratiquent quotidiennement, parfois sur de longues distances ? Finalement, assez peu de choses, tant les enquêtes classiques se concentrent sur les modes motorisés. Partant de ce constat, nous montrons, à l'aide d'enquêtes mobilité réalisées auprès de ménages de villes sahéliennes, que la marche constitue le mode le plus utilisé. Puis, sur l'exemple de Niamey, nous nous intéressons à mieux connaître la mobilité quotidienne des citadins ne se déplaçant qu'à pied pour la totalité de leurs déplacements. Population globalement défavorisée, les espaces urbains qu'elle fréquente se réduisent le plus souvent à la proximité du domicile. En considérant le contexte de rareté de moyens existant dans ces villes, nous apportons quelques pistes pour une meilleure reconnaissance, par les politiques mises en œuvre, de la marche à pied comme mode essentiel dans l'organisation du système de transport et plus globalement dans le fonctionnement des villes au quotidien.

ABSTRACT: What does one know about walking and the African city dwellers who use it daily as a means of transport, sometimes over large distances? Finally, relatively little, so much the surveys have traditionally concentrated on the motorised modes. Using data from household surveys carried out in Sub-Saharan cities, we show that walking is the principal transportation mode. Then, through the example of Niamey, we analyse the daily mobility of the people whose overall trips are on foot. They are mostly underprivileged individuals and their territory is usually limited to the immediate vicinity of the home. Taking into account the chronic shortage of financial means existing in these cities, we provide some ideas for a better acknowledgement of walking as a basic mode in the passenger transportation system and more generally, in the daily functioning of the overall urban system.

« Au village, c'est différent ! Ici, à Ndakarru, sans argent, tu ne pourras pas te rendre au cimetière. Le cimetière est très loin. C'est au village de Yoff... Pour s'y rendre, tu dois prendre une voiture. Et sans le sou, personne ne te conduira à Yoff. As-tu de l'argent ? » (Sembene, 1987 : 14).

« Ils avancent difficilement. Nids-de-poule et crevasses boueuses gênent leur progression. Les voici face à un lac de gadoue qui s'étend sur plusieurs mètres. Un jeune homme à l'air farouche monte la garde devant une passerelle de fortune. Celle-ci consiste en des planches mises bout à bout qui reposent sur des briques. Vingt cinq francs pour avoir le privilège de traverser le lac les pieds secs ! » (Camara, 2000 : 14-15).

1 INTRODUCTION

Depuis une quarantaine d'années, les principales villes africaines connaissent une forte croissance démographique accompagnée d'un étalement rapide et

non maîtrisé de l'espace urbain. Que ce soit pour les activités répétitives comme le travail ou l'école ou celles plus diversifiées liées à la vie sociale, le transport s'avère de plus en plus problématique pour le citadin dès qu'il doit ou souhaite sortir de son quartier. Les populations des périphéries sous-équipées et offrant peu de sources d'emploi sont d'autant plus touchées par ce phénomène que l'allongement des distances accroît la nécessité d'un recours aux modes de transport mécanisés et, surtout, motorisés. Mais dans un contexte de pauvreté persistante des ménages, il est de plus en plus difficile de dégager un budget spécifique pour les déplacements.

Le recours à la marche est alors très fréquent, les pratiques très variées et si les déplacements à pied n'ont jamais été étudiés en tant que tels, les observations de nombre d'auteurs témoignent de leur importance dans la vie quotidienne : départ au travail en transport collectif afin de ne pas arriver en retard mais retour pédestre pour économiser, usage d'un

mode motorisé les jours suivant immédiatement la paie et recours à la marche le reste de la quinzaine ou du mois, voire déménagement pour se rapprocher du lieu de travail (Bonnassieux, 1983 ; Howe & Bryceson, 2000 ; Rodriguez-Torres, 1998). Sans aller jusqu'à évoquer des stratégies ou des décisions aussi élaborées, de nombreuses sources attestent que les citadins mettent en œuvre au quotidien des stratégies diversifiées pour combiner l'usage des modes au cas par cas, selon leur capacité financière du moment, la disponibilité de l'offre, les caractéristiques du déplacement... A Dakar, des actifs pauvres ou des jeunes scolarisés utilisent des modes motorisés pour les allers-retours entre le domicile et le lieu de travail ou d'enseignement, le reste des déplacements étant réalisé à pied (Godard et al., 1996 ; Kane, 1999). A Abidjan, des citadins n'empruntent le bus pour se rendre au travail « *qu'au gré des opportunités et des intempéries* » et « *le prix du transport ainsi économisé sert à assurer le repas de midi, sans priver le reste du ménage* » (Yapi-Diahou, 2000 : 183).

La cherté de l'usage des modes individuels tout comme les déficiences de l'offre de transport collectif, en termes de desserte spatiale, de qualité de service mais aussi de coût (Diaz Olvera et al., 2001a), imposent donc fréquemment le recours à la marche, soit pour la totalité du déplacement, soit comme mode de rabattement. Pourtant, la marche est un exercice difficile, même sur de courts trajets.

En périphérie notamment, le manque d'infrastructure implique d'abord souvent un rallongement des distances, à moins que les marcheurs utilisent d'anciens chemins ruraux, comme les *panya routes* (Calas, 1998), ou qu'ils créent peu à peu leurs propres cheminements, comme à Lomé, en gagnant sur la lagune (Gervais-Lambony, 1994) ou à Dar es Salaam ou Abidjan, en aménageant des franchissements de rivières ou de ravins (Haeringer, 1983 ; Diaz Olvera et al., 2002). Mais cette inadaptation des infrastructures se traduit aussi par des difficultés pour atteindre le goudron afin d'accéder aux transports collectifs, comme dans les banlieues dakaroises, lorsqu'il faut traverser des zones sablonneuses en saison sèche ou des plaques argileuses ou calcaires par temps de pluies (Fall, 1986). Cette pénibilité est accrue, même pour des trajets courts, dès lors que le marcheur porte des charges importantes, ce qui pénalise particulièrement les femmes assurant les corvées d'eau (Navarro, 1987) ou les petites commerçantes (Grieco et al., 1996).

Dans les zones centrales, les infrastructures sont plus développées mais les piétons doivent subir leur encombrement (en personnes, en marchandises, en déchets...) et se garder des dégradations des chaussées mal entretenues, en l'absence fréquente de trottoirs (Godard et al., 1996).

Enfin, l'insécurité est une préoccupation partagée par nombre de citadins et, surtout, de citadines, qui

hésitent à s'aventurer la nuit dans des rues sans éclairage (Howe & Bryceson, 2000), ce qui touche, là encore, plus particulièrement les résidents des zones périphériques.

Les deux courts extraits de romans cités en exergue ne traduisent donc pas la vision pessimiste d'écrivains nostalgiques d'une Afrique des villages en voie de disparition, mais témoignent au contraire avec vigueur des difficultés actuelles auxquelles les citadins africains sont confrontés, dans un contexte de pauvreté des ménages comme des pouvoirs publics : si la destination est lointaine, où et comment trouver l'argent du transport ? s'il faut marcher, comment le faire dans des conditions à peu près acceptables ?

Pourtant, malgré son omniprésence et sa faible qualité de service, la marche a suscité jusqu'à maintenant très peu d'intérêt auprès des planificateurs, décideurs et transporteurs, et la connaissance des flux piétonniers comme des marcheurs eux-mêmes demeure quasiment inexistante. Mode de déplacement par défaut, omniprésent « naturel » (tout un chacun est amené à marcher à un moment ou un autre, ne serait-ce que sur de petites distances), invisible sur un plan financier, peu demandeur d'espace public (mais pas de temps, ni d'efforts), la marche et les marcheurs en finissent par disparaître du paysage de la mobilité quotidienne. A partir d'enquêtes mobilité réalisées dans les années 90 dans trois capitales d'Afrique subsaharienne, nous souhaitons apporter des éléments de connaissance sur les déplacements effectués à pied et sur les citadins n'utilisant que la marche, ainsi que sur les opinions qu'ils portent sur ce moyen de transport. Le constat de l'importance de la marche dans la mobilité des pauvres nous amène enfin à plaider pour une réhabilitation de ce mode aux différents niveaux de l'action publique en matière de transport et d'aménagement urbain.

2 LA MARCHÉ : UN MODE DE TRANSPORT TRES REPANDU

La méconnaissance relative de la place de la marche à pied dans les villes africaines tient d'abord à des choix méthodologiques. Dans maintes enquêtes portant sur la mobilité quotidienne, les déplacements pédestres ne sont recueillis que si la marche est le mode principal et cela à partir d'un seuil de distance ou de temps fixé a priori. Il en résulte des oublis fréquents et globalement une sous-estimation du nombre moyen de déplacements quotidiens, une distorsion de la répartition modale mais aussi l'impossibilité d'effectuer des comparaisons pertinentes entre données issues d'enquêtes différentes. Des enquêtes-ménages réalisées à Ouagadougou (1992), Bamako (1993) et Niamey (1996) visent à éviter cet écueil en recensant, quelle que soit leur

distance, tous les déplacements des citoyens de 13 ans et plus (Diaz Olvera et al., 1998 ; Pochet et al., 1995 ; Diaz Olvera et al., 1999), fournissant alors des informations plus fiables sur les pratiques pédestres. On notera toutefois que ces données ne permettent pas de décomposer, éventuellement, le déplacement en une série de trajets et restent donc muettes sur l'usage de la marche lors de parcours terminaux.

La part de la marche à pied dans les flux de déplacements quotidiens varie de quatre à sept déplacements sur dix. Cette répartition est bien évidemment liée aux possibilités de choix modal, par le biais de l'équipement des ménages en véhicules, surtout motorisés, et de l'offre de transport collectif. La part de la marche est la plus faible à Ouagadougou, où le fort équipement des ménages en deux-roues motorisés pallie en grande partie le manque de transport collectif. Bamako se situe dans une situation intermédiaire (57 %) du fait de la conjonction d'un niveau d'équipement individuel non négligeable et d'un réseau de transport collectif beaucoup plus développé qu'à Ouagadougou. Par contre, à Niamey, le faible équipement des ménages et l'offre de transport collectif plus limitée qu'à Bamako imposent de très loin la marche comme principal mode de transport.

Le recours à la marche est très lié à la distance à parcourir et activité de proximité est très largement synonyme de déplacement à pied. Près de 45 % des flux piétonniers à Ouagadougou correspondent à des distances inférieures à deux kilomètres. A Bamako, près de 60 % des déplacements pédestres durent moins de 10 minutes. A Niamey, les deux tiers des déplacements piétonniers durent moins d'une dizaine de minutes. Si les activités liées au fonctionnement du ménage et à la sociabilité se réalisent quasi-exclusivement à pied, c'est encore le cas de plus de la moitié des déplacements pour le travail et les études (Tableau 1). Cependant, les longs déplacements pédestres sont loin d'être négligeables : ceux d'une demi-heure ou plus représentent un déplacement sur huit à Niamey, et même plus pour les déplacements contraints, et tout particulièrement les études.

Tableau 1. Part de la marche à pied dans les flux de déplacement, selon le motif, à Niamey (%)

Motif de déplacement	A pied	A pied, >= 30 min
Travail et études	55	21
Activités liées au ménage	81	6
Sociabilité	75	13
Ensemble des déplacements	69	13

La marche tient donc une place prépondérante à Niamey. Si les citoyens adoptent différentes stratégies dans l'utilisation des moyens de transport afin de mieux s'affranchir de leurs contraintes financières, temporelles et spatiales, il n'en reste pas moins que, pour une part importante d'entre eux, l'accès

aux modes mécanisés reste de toute façon très difficile et qu'il faut alors assez systématiquement « *faire confiance à ses pieds* » (Kinda, 1987 : 491). Pour mieux appréhender le comportement des marcheurs, nous allons maintenant nous focaliser sur les marcheurs exclusifs, ces citoyens qui ne se sont déplacés qu'à pied le jour de l'enquête. La durée d'enquête limitée ne signifie pas que ces personnes n'utilisent jamais d'autres modes dans leurs déplacements. Toutefois, compte tenu de la rareté des modes motorisés et de leurs coûts, le fait de n'utiliser que la marche met statistiquement en évidence des situations bien particulières.

3 « FAIRE CONFIANCE A SES PIEDS » A NIAMEY

Un Niaméen de plus de 13 ans sur deux est un marcheur exclusif (que nous appellerons plus simplement marcheur par la suite). Ils forment un groupe homogène du point de vue de l'équipement et de l'accès aux modes individuels : leurs ménages d'appartenance ne disposent d'aucun véhicule (six marcheurs sur dix) ; dans le cas contraire ce ne sont pas eux qui accèdent au(x) véhicule(s). La pauvreté individuelle (entendue au sens de disponibilité individuelle de revenus faibles ou nuls) accroît sensiblement la probabilité pour un citoyen de ne s'être déplacé qu'à pied : parmi les pauvres s'étant déplacés, 60 % sont des marcheurs exclusifs, contre seulement 20 % des « non-pauvres ». Les marcheurs exclusifs disposent donc quasi-exclusivement de revenus nuls ou faibles et le profil de la minorité de marcheurs « non-pauvres » (8 %) se différencie toutefois sensiblement de celui des non-pauvres.

Les marcheurs non-pauvres font partie de ménages dont le chef est lui-même « non-pauvre » (à 80 %), localisés dans les zones loties, centre aussi bien que périphéries (82 %). Il s'agit d'une population plutôt masculine (63 %) et active, avec un peu plus de salarié(e)s que de non-salarié(e)s (43 % et 38 %, respectivement). Plus de la moitié des hommes sont jeunes (19-34 ans) tandis que les femmes sont plus âgées, la même proportion ayant entre 35 et 54 ans.

Le noyau dur des marcheurs exclusifs est formé de personnes sans revenus propres ou à très faibles revenus. Les deux tiers des marcheurs pauvres habitent dans des ménages où le chef est lui-même pauvre. La proportion des logements localisés dans des quartiers lotis est moindre que dans le groupe précédent (64 %). Il s'agit d'une population jeune, les deux tiers ayant moins de 35 ans. Plus de la moitié de ces marcheurs pauvres sont des femmes (56 %) et l'inactivité économique prédomine tant chez elles que chez les hommes, mais à des niveaux et sous des formes différentes. Plus de la moitié des femmes sont inactives et un quart scolaires ou étudiantes ;

parmi les hommes, on trouve par contre bien plus de travailleurs (37 %) et d'étudiants (40 %).

En dépit de caractéristiques socio-économiques différentes, les deux groupes présentent une mobilité similaire : 4,4 déplacements par jour, effectués en un peu moins d'une heure, plutôt en heure creuse et aux trois-quarts dans le quartier d'habitation ou les quartiers limitrophes. Mais la variabilité est bien réelle lorsque l'on regarde les motifs de déplacements et renvoie au statut différent de la vie active dans les deux groupes : en nombre, puisque les activités professionnelles sont plus prégnantes chez les non-pauvres (deux déplacements sur cinq) que chez les pauvres (un sur trois) et en nature, puisqu'il s'agit exclusivement de travail dans le premier cas et majoritairement d'école dans le second.

Les marcheurs exclusifs sont très majoritairement pauvres. Peut-on alors, à l'intérieur de ce groupe, associer des comportements de mobilité spécifiques à certains statuts socio-économiques ? Parce que, à Niamey comme dans d'autres villes africaines, les rôles sociaux masculins et féminins sont très prégnants et impliquent des pratiques quotidiennes distinctes (Diaz Olvera et al., 2001b), nous envisageons successivement les marcheuses, puis les marcheurs pauvres.

3.1 Marcheuses pauvres

Trois groupes, représentant 93 % des femmes, sont identifiables (Tableau 2) : les ménagères (42 %), les jeunes inactives (27 %), les étudiantes (24 %).

Parmi les marcheuses, ce sont les ménagères qui se déplacent le moins, aussi bien en niveau de mobilité qu'en temps passé. La part des marcheuses exclusives semble d'ailleurs moins élevée dans ce groupe que dans les autres groupes de femmes, mais cet effet est dû à un taux de sédentarité beaucoup plus élevé chez elles : si l'on se ramène aux seules ménagères s'étant déplacées le jour de l'enquête, la part de marcheuses exclusives bondit alors à 70 %, à peine moins que chez les jeunes inactives. Leurs déplacements ont lieu essentiellement dans le quartier et concernent pour les deux tiers des activités permettant d'assurer le fonctionnement du ménage. Fréquentation du marché de quartier, corvées d'eau, voire de bois, laissent peu de place aux visites (un déplacement sur trois), même si ces allers et retours répétitifs dans l'immédiat voisinage peuvent être aussi « *un moment de retrouvailles entre voisins de quartier* » (Kinda, 1987 : 537).

Les scolaires ou étudiantes, au contraire, constituent le groupe féminin le plus mobile. Elles réalisent 1,5 déplacement de plus que les ménagères mais consacrent deux fois plus de temps à la mobilité quotidienne, soit près d'une heure et quart en moyenne. En effet, se déplaçant surtout pour les études, elles sont amenées à sortir plus fréquemment du quartier pour rejoindre les établissements

d'enseignement. Un déplacement sur deux dure alors au moins un quart d'heure et un sur six plus d'une demi-heure.

Les jeunes inactives apparaissent dans une situation intermédiaire, plus proches des ménagères pour le nombre et la durée des déplacements (et, en conséquence, pour le temps passé en transport), mais partageant avec les étudiantes une pratique plus répandue de sorties du quartier d'habitat. Les déplacements liés à la vie quotidienne sont encore très présents chez ces jeunes inactives qui doivent assurer un certain nombre de tâches domestiques, mais moins que pour les ménagères, ce qui leur permet de consacrer un temps plus important à la vie sociale, plus développée que chez les deux autres groupes de femmes.

Tableau 2. La mobilité des marcheuses pauvres

	Etudian- tes	Jeunes inactives	Ménagè- res
Part des marcheuses ex- clusives dans le groupe %	63	72	53
Déplacements (nbre)	4,7	3,7	3,2
< 5 min. (%)	9	18	14
5-14 min. (%)	41	52	58
>= 15 min. (%)	50	30	28
<i>Dont >= 30 min. (%)</i>	<i>16</i>	<i>12</i>	<i>8</i>
Budget temps transport (min.)	72	46	36
Selon le motif (%)			
Vie active	75	15	4
Vie sociale	12	36	38
Vie quotidienne	13	49	58
Selon le lieu (%)*			
Interne	49	63	80
Limitrophe	27	19	12
Radial	9	6	2
Eclaté	13	10	5
Autres	2	2	1

* Interne : à l'intérieur du quartier ; limitrophe : entre le quartier d'habitation et un quartier contigu ; radial : entre le quartier d'habitation et le centre-ville ; éclaté, entre le quartier d'habitation et d'autres quartiers que les catégories précédentes ; autre : sans aucune extrémité dans le quartier d'habitation

3.2 Marcheurs pauvres

Les marcheurs pauvres (Tableau 3) regroupent des étudiants ou scolaires (41 %), des chefs de ménage âgés (25 %), de jeunes actifs (20 %) et de jeunes inactifs (14 %). Par rapport aux remarques faites à propos des marcheuses, deux points doivent être relevés en préalable. D'une part, les marcheurs exclusifs sont proportionnellement moins nombreux chez les hommes que chez les femmes : on retrouve là le biais en faveur des hommes dans l'accès et l'usage des modes mécanisés, même à statut d'activité comparable (Diaz Olvera et al., 1998). D'autre part, les niveaux moyens de mobilité des différents groupes masculins sont beaucoup plus proches qu'ils ne l'étaient entre groupes de femmes.

Comme chez les femmes, les scolaires et étudiants sont le groupe le plus mobile. Certaines des caractéristiques de leur mobilité sont d'ailleurs très similaires à celles des étudiantes : en regard de leurs aîné(e)s, les sorties du quartier d'habitation sont plus fréquentes, les déplacements plus longs, le temps consacré quotidiennement au transport sensiblement plus élevé. Toutefois, deux traits distinguent sans équivoque les garçons des filles. D'une part, leur vie sociale est sensiblement plus développée. D'autre part, leur usage de l'espace urbain est plus riche, comme le montre notamment la part des déplacements complexes (éclaté et autre), un déplacement sur quatre pour les étudiants mais un sur sept pour les étudiantes. On trouve là une illustration de la remarque de Sountalma (1991 : 154) : « *Le jeune homme mène une vie extra-familiale intense, contrairement à la jeune fille* ». Comme leurs homologues de Ouagadougou (Diaz Olvera et al., 2001b), ces jeunes Niaméennes et Niaméens encore scolarisés, marcheurs exclusifs, présentent une mobilité largement conditionnée par les rythmes scolaires mais qui emprunte déjà certains de ces traits aux rôles sociaux propres aux adultes des deux sexes.

Tableau 3. La mobilité des marcheurs pauvres

	Etu- dians	Jeunes actifs	Jeunes inactifs	Chefs âgés
Part des marcheurs exclusifs dans le groupe %	59	55	65	42
Déplacements (nbre)	5,5	4,8	4,8	5,3
< 5 min. (%)	13	18	23	30
5-14 min. (%)	40	46	43	42
>= 15 min. (%)	47	36	34	28
<i>Dont >= 30 min. (%)</i>	<i>17</i>	<i>14</i>	<i>15</i>	<i>16</i>
Budget temps transport (min.)	81	59	63	66
Selon le motif (%)				
Vie active	59	37	0	24
Vie sociale	26	40	74	25
Vie quotidienne	15	23	26	51
Selon le lieu (%)*				
Interne	50	62	65	70
Limitrophe	19	14	12	6
Radial	6	8	8	10
Eclaté	20	12	13	9
Autres	5	4	2	5

* Voir légende du tableau précédent

A l'autre extrémité du cycle de vie, les chefs de ménage, âgés en moyenne d'une cinquantaine d'années, présentent une mobilité à peine plus faible en niveau que celle des étudiants mais moins consommatrice de temps car moins tournée vers la ville. Les déplacements aux abords du domicile sont ici nombreux et il s'agit bien d'une immédiate proximité comme le montre le poids exorbitant des déplacements de moins de cinq minutes. Ce déséquilibre doit être imputé au rôle tant individuel que social de la religion qui implique un respect strict des diverses prières quotidiennes, souvent accomplies à l'extérieur du domicile. Bien que les trois quarts de

ces chefs de ménage âgés aient une activité professionnelle (la moitié étant non salariés), la religion suscite près de la moitié de leurs déplacements, l'autre moitié se répartissant également entre le travail et la sociabilité.

Enfin, les jeunes adultes, inactifs aussi bien qu'actifs, sont les marcheurs exclusifs les moins mobiles, en nombre de déplacements comme en temps. Pour eux aussi, la prédominance du quartier d'habitation est nette, la contrainte professionnelle ne différenciant que marginalement les actifs des inactifs. Les écarts sont logiquement plus marqués en termes de motifs puisque les actifs doivent se déplacer pour le travail, mais il convient de noter la place prépondérante de la sociabilité dans ces deux groupes de jeunes hommes.

Les marcheurs exclusifs se retrouvent donc essentiellement parmi la population la plus défavorisée, démunie à la fois de revenus propres comme de véhicules individuels. Mais au sein même de cette population, des différences sensibles demeurent selon le statut socio-économique. Pour les unes, l'espace urbain est restreint aux alentours du domicile, limitant les opportunités d'activité. Pour les autres, il est plus vaste mais sa fréquentation est due à une mobilité contrainte, impliquant la pénibilité de déplacements plus longs. Dans tous les cas, si l'on recourt principalement ou exclusivement à la marche, c'est faute de mieux. Ce « choix » de la marche est le résultat de fortes contraintes économiques (nécessité de réaliser des activités hors du domicile, en dépit de revenus faibles ou inexistants). Il traduit aussi des contraintes sociales qui s'expriment de façon différente pour chaque sexe, et peut-être plus fortement encore chez les femmes. La position dans le cycle de vie et les rôles qui lui sont liés déterminent largement la place dans la sphère domestique comme au dehors, et partant, le champ des possibles en matière de mobilité et d'usage des modes. Cet usage par défaut de la marche, son caractère contraint, ressortent assez nettement des opinions des citoyens sur ce moyen de transport.

4 DES OPINIONS PEU FAVORABLES

Quelques questions permettaient d'appréhender les opinions des citoyens à propos de différentes caractéristiques des modes de transport ainsi que de les référer aux trois attentes préférentielles auxquelles devrait satisfaire un mode de transport dans l'absolu (Diaz Olvera et al., 1998). Les comparaisons portent ici sur Bamako et Niamey (Tableau 4).

Au delà de quelques variations entre les deux villes, les atouts de la marche tout comme ses défauts apparaissent clairement d'autant que ces opinions se retrouvent pratiquement à l'identique chez les seuls marcheurs exclusifs. Les citoyens sont presque unanimes, la marche est d'abord et surtout un mode

économique et qui autorise les déplacements à plusieurs. Elle souffre en revanche de multiples limites. Selon la quasi-totalité des citoyens, jugée coûteuse en temps, elle expose le marcheur aux rigueurs du climat. De plus, pour une majorité d'entre eux, elle ne permet pas non plus de s'affranchir des contraintes spatiales et sa pratique présente des risques.

Tableau 4. Opinions sur la marche

	Bamako	Niamey
Gagner le maximum de temps	9	5
Dépenser peu d'argent	82	87
Pouvoir aller n'importe où	36	30
Pouvoir se déplacer à plusieurs au même temps	75	67
Se sentir à l'abri des accidents ou des vols	47	32
Etre libre d'aller et venir n'importe quand	50	54
Etre à l'abri du vent, de la poussière...	4	3
Se faire voir par les autres	47	66

Lecture du tableau : A Bamako, 36 % des enquêtés considèrent que la marche permet d'aller n'importe où.

Si l'on met en regard les trois demandes adressées à un mode idéal et les qualités de chaque mode, il est possible de calculer un score pour chaque individu et pour chaque mode, variant entre 0 (le mode ne satisfait aucune exigence de l'individu) et 3 (il satisfait les trois). Mais les points forts de la marche sont relativement peu valorisés par les citoyens, ce qui se traduit par un score faible dans les deux villes (1,4 à Bamako et 1,3 à Niamey) qui la situe au bas de la hiérarchie modale, ne surpassant que légèrement le vélo.

5 CONCLUSION

De ces analyses sur l'usage de la marche à pied dans trois capitales subsahariennes se dégagent plusieurs enseignements.

Le premier est d'ordre méthodologique. La marche à pied et la façon de l'appréhender méritent une attention particulière dans les enquêtes mobilité. Il est indispensable de la prendre en compte, tant d'ailleurs comme mode de transport à part entière quand elle est utilisée pour réaliser la totalité d'un déplacement, et ce quelle que soit la distance, que comme mode de rabattement ou venant en complément d'autres modes, ce qui n'a pu être fait ici. De telles améliorations, parce qu'elles permettraient d'affiner la connaissance des pratiques pédestres, sont un préalable à une meilleure prise en compte de ce moyen de transport dans les politiques urbaines.

Le deuxième enseignement concerne la place déterminante de la marche dans la vie quotidienne des citoyens africains. Certes, les villes étudiées ici sont encore de faible taille pour des capitales, mais des données récentes sur Dakar (Syscom, 2001) montrent que, même dans le contexte de villes multi-

millionnaires, la marche demeure le mode le plus fréquemment utilisé pour se déplacer. En tout état de cause, de nombreux groupes de population en sont captifs, faute de pouvoir accéder pour des raisons de prix ou de qualité de service à un mode motorisé.

Le troisième enseignement prolonge le précédent. A court terme, la marche ne semble guère avoir de substitut. Leur cherté disqualifie les modes motorisés tandis que le vélo pâtit d'une image dégradée qui l'assimile trop à la pauvreté et à la ruralité pour espérer qu'il puisse à brève échéance offrir une alternative crédible.

Pourtant, dernier enseignement majeur, la marche ne permet actuellement à ceux qui en dépendent qu'une mobilité minimale et pénalisante, peu susceptible de briser le cercle vicieux de la pauvreté. Les ménagères sont cantonnées au quartier, de trop nombreux jeunes arrivent à l'école ou à l'université après un long parcours pédestre qui limite leurs capacités d'attention durant les cours ou leur laisse peu de temps pour les devoirs, les actifs se replient sur le quartier et n'accèdent donc qu'à des emplois peu rémunérateurs ou marchent longtemps ce qui pèse sur leur productivité.

Il convient donc de rechercher de manière explicite et volontariste à travers les politiques publiques une amélioration sensible des conditions de marche. Plusieurs pistes peuvent être avancées (de Langen et Tembele, 2000 ; Diaz Olvera, Kane, 2002). Certaines concernent directement les projets de transport : entretien et amélioration des cheminements piétons dans les zones périphériques, reconquête et extension des trottoirs dans les espaces plus denses, création d'aménagements spécifiques dans les zones de conflit potentiel entre piétons et usagers motorisés... Mais d'autres amènent à rechercher une intégration accrue de la marche dans les politiques urbaines : développement de l'éclairage public et plus généralement amélioration des conditions de sécurité dans l'espace public ; prise en compte explicite des conditions de desserte piétonne lors de la création d'équipements de quartier (santé, école...) ; amélioration des réseaux d'assainissement et des collecteurs d'eaux pluviales, du ramassage des ordures ; meilleure organisation des zones dédiées au commerce... Plus globalement, au delà de ces mesures techniques, l'amélioration des conditions de circulation à pied passe aussi, sans doute, par un effort en matière d'équipements dans nombre de zones périphériques où les carences de l'offre urbaine de proximité se font de plus en plus durement sentir au fur et à mesure que la population résidente s'accroît. Pour faciliter les conditions de réalisation des déplacements à pied, le plus important n'est-il pas d'en réduire la portée ?

De tels éléments de politique en faveur de la marche à pied et plus généralement des modes non motorisés ne peuvent certes suffire à eux seuls à constituer une politique de transport : l'amélioration des

performances du réseau de transports collectifs, un meilleur service public en ce domaine sont indispensables. Mais la marche à pied doit aussi y être intégrée explicitement, au risque d'oublier une grande partie de la population, qui n'utilise que rarement les modes motorisés et subit les conditions de transport les plus difficiles.

BIBLIOGRAPHIE

- Bonnassieux, Alain. 1983. Fragments d'une précarité. La difficile condition des émigrés voltaïques dans l'agglomération abidjanaise. *Cahiers ORSTOM, série Sciences Humaines* XIX (4) : 459-469.
- Calas, Bernard. 1998. *Kampala. La ville et la violence*. Paris : Karthala-IFRA, 440 p. (Coll. Hommes et sociétés).
- Camara, Nangala. 2000. *Le printemps de la liberté*. Paris : Le serpent à plumes, 325 p.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Kane, Cissé. 2002. Marche ou crève. In X. Godard (éd), *Les transports et la ville au sud du Sahara*. Paris : Karthala.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pochet, Pascal. 1998. *Villes africaines au quotidien*. Lyon : Laboratoire d'Economie des Transports, 170 p. (Coll. Etudes et Recherches).
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pochet, Pascal. 1999. *Les déplacements quotidiens des Niaméens. Un état des lieux*. Lyon : Laboratoire d'Economie des Transports, 126 p. + annexes.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pochet, Pascal. 2001a. Dépenses de transport des ménages en Afrique subsaharienne. Méthodes et mesures appliquées au cas de Niamey. *Recherche Transports Sécurité* 72 :19-36.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pochet, Pascal. 2001b. Immobilières ou invisibles ? Les mobilités quotidiennes des femmes à Bamako et à Ouagadougou. *Canadian Journal of Development Studies* XXII-1, pp. 115-134.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pochet, Pascal. 2002. Transport and daily access to equipments in Dar es Salaam. In *CODATU X. Urban mobility for all*. Rotterdam: Balke-ma.
- Fall, Papa Demba. 1986. *Du village à la banlieue. L'évolution des villages Lébou du rivage méridional de Dakar*. Thèse de doctorat de géographie. Paris : Université de Paris X-Nanterre, UER de lettres et sciences humaines, CEGAN, 350 p.
- Gervais-Lambony, Philippe. 1994. *De Lomé à Harare. Le fait citadin*. Paris : Karthala-IFRA, 480 p. (Coll. Hommes et sociétés).
- Godard, Xavier (ss dir.) ; Kane, Cissé ; Seck, Assane. 1996. *Mobilité et pauvreté à Dakar. Analyse exploratoire*. Rapport intermédiaire pour le Ministère de la Coopération. Arcueil (France) : INRETS.
- Grieco, Margaret; Apt, Nana ; Turner, Jeff. 1996 *At Christmas and on Rainy Days*. Aldershot : Avebury, 268 p.
- Haeringer, Philippe. 1983. Trois cheminements piétonniers. Les pulsions quotidiennes dans la capitale ivoirienne. *Cahiers ORSTOM, série Sciences Humaines* XIX(4) : 491-512.
- Howe, John & Bryceson, Deborah. 2000. *Poverty and Urban Transport in East Africa: Review of Research and Dutch Donor Experience*. Report for the World Bank, Delft (Netherlands) : International Institute for Infrastructural, Hydraulic and Environmental Engineering, 147 p.
- Kane, Cissé. 1999. *Représentations spatiales et mobilités des jeunes de Dakar*. Utrecht (Pays Bas) : Université d'Utrecht, 231 p. (Coll. Nederlandse Geografische Studies 257).
- Kinda, Fatoumata. 1987. *Ménages populaires à Ouagadougou*. Thèse de doctorat en sociologie. Nantes : Université de Nantes.
- Langen, Marius de & Tembele, Rustica (ed.). 2000. *Productive and Liveable Cities. Guidelines for pedestrian and bicycle traffic in African cities*. Report for the World Bank. Delft (Netherlands) : IHE, pag. mult.
- Navarro, Roger. 1987. *Genaw-Rails, quartier irrégulier de Pikine, les structures de l'irrégularité urbaine dans le Cap-Vert, Sénégal. Réflexions sur les fondements de l'anthropologie urbaine*. Thèse de doctorat de troisième cycle en urbanisme-géographie. Marseille : Université d'Aix-Marseille 3, 488 p.
- Pochet Pascal ; Klein, Olivier ; Toilier, Florence ; Godard, Xavier ; Malou, Nathalie ; Ballo, Amadou ; Coulibaly, Massa ; Djenapo, Mamadou ; Keita, Mamadou. 1995. *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Le cas du Mali*. Rapport pour le Ministère français délégué à la Coopération. Lyon-Arcueil : SITRASS, 170 p.
- Rodriguez-Torres, Deissy. 1998. Nairobi, entre Muthaiga et Mathare Valley. In François Grignon, Gérard Prunier (dir.), *Le Kenya contemporain*. Karthala-IFRA, pp. 209-229 (Coll. Hommes et sociétés).
- Sembene, Ousmane. 1987. *Niiwam*. Paris-Dakar : Présence Africaine, 190 p.
- SYSCOM. 2001. *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (EMTSU) 2000*. Rapport pour CETUD. Dakar : SYSCOM, 201 p.
- Sountalma, Zeinabou. 1991. *Espace et pratiques de l'habitat urbain. La concession à Niamey (Niger)*. Thèse de doctorat, Histoire et Civilisation. Paris : Université Paris VII, 304 p. + annexes.
- Yapi-Diahou, Alphonse. 2000. *Baraques et pouvoirs dans l'agglomération abidjanaise*. Paris : L'Harmattan, 456 p. (Coll. Villes et Entreprises).